

Danziger Wirtschafts-Zeitung

Mit den Beigaben:
Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Danzig. Polnische Wirtschaftsgesetze in deutscher Übertragung. Danziger Juristen-Zeitung

Herausgeber: Industrie- und Handelskammer zu Danzig :: Schriftleiter: Dr. Mau

15. Jahrgang — Nr. 37 — 13. September 1935

Die DWZ erscheint wöchentlich am Freitag und kostet durch die Post bezogen im Inland 3.— Dg., im Auslande 5,— Dg. pro Monat; unter Kreuzband nach Polen 11,— Dg. und dem Ausland 12,— Dg. pro Quartal. — Einzelnummer 1,— Dg. Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet, der mit Verfasser gezeichneten Artikel nur mit Genehmigung des Herausgebers.

Verantwortlich für den redaktionellen Teil: Dr. Mau; für Inserate und Geschäftliche Mitteilungen: Bruno Gülsdorff, Hohenstein i./Freistaat.

Die Revision des Gütertarifs der polnischen Staatsbahnen

Die Arbeiten des Verkehrsministeriums an der Revision des Gütertarifs der Polnischen Staatsbahnen sollen nunmehr abgeschlossen sein, jedoch ist noch nichts Genaues darüber bekanntgeworden, wann nun der Tarif in seiner neuen Form in Kraft treten wird. Ueber die wichtigsten Aenderungen teilt die Wochenschrift der polnischen Wirtschaftsministerien („Polska Gospodarcza“ Nr. 31 vom 31. 8. 1935) u. a. Folgendes mit:

Der vom Verkehrsministerium zusammen mit den im „Staatlichen Verkehrsrat“ vertretenen Wirtschaftskreisen neubearbeitete Tarif behält das bisherige Tarifsystem grundsätzlich bei; die Revision beschränkte sich auf Abstellung einzelner Fehler und Mängel. Im großen und ganzen hat sich nämlich gezeigt, daß der nach fast dreijähriger Redaktion am 1. 10. 1929 eingeführte Gütertarif der Wirtschaftsstruktur Polens und den Erfordernissen der Bahn durchaus entsprach und elastisch genug war, um damit in den schweren Jahren der Krise erfolgreiche Tarifpolitik treiben zu können. Für Beibehaltung des bisherigen Tarifsystems sprach auch der Umstand, daß das Publikum wie auch das Eisenbahnpublikum sich daran gewöhnt haben. Da endlich Stabilität des Tarifsystems sowohl vom Standpunkt der Bahnen als auch im Interesse der Wirtschaft erwünscht ist, wurde davon Abstand genommen, ein neues Tarifsystem auszuarbeiten. Man beschränkte sich darauf, auf Grund der fünfjährigen Erfahrungen folgende Fragen neu zu regeln:

1. das Tarifschema,
2. den Inhalt der Tarifvorschriften,
3. das „Barême“ der Tarifklassen,
4. die Zuschlagsgebühren.

Die äußere Form der Tarifveröffentlichungen hat sich als unpraktisch erwiesen. Der Gütertarif muß, da er stetig Aenderungen erfährt, eine Form besitzen, die die Durchführung solcher Aenderungen erleichtert, ohne daß der Tarif an Uebersichtlichkeit verliert. Da die Mehrzahl der Aenderungen die bisherigen „Ausnahmetarife“ betrifft, werden die Bände dieser Tarife derart broschiert sein, daß Herausnahme der Karten für geänderte Tarife und Ersatz durch neue Karten möglich ist. Die Bände werden untergeteilt in Hefte, die verwandte oder voneinander abhängige Transporte umfassen, so daß bei wichtigen Aenderungen in einer Tarifgruppe das betreffende Heft leicht und billig durch ein neues ersetzt werden kann. Der Kunde kann somit statt kostspieliger, sämtliche Tarife umfassender Bände die ihn interessierenden Hefte gesondert erwerben.

Die bisherige Bezeichnung „Ausnahmetarife“ wird durch die Bezeichnung „Spezialtarife“ ersetzt, da die Teilung in Normal- und Ausnahmetarife längst nicht mehr der Wirklichkeit entspricht. Ueber 80 % der Transporte erfolgen zu „Ausnahmetarifen“, so daß die Ausnahme zur Regel geworden ist. Ursprünglich wurde angestrebt, die Preise für den Gütertransport in einem einzigen Schema zu vereinen. Da jedoch die Erfassung sämtlicher Transporte in einem Schema undurchführbar war, entstand die Teilung in Normal- und Ausnahmetarife, die solange berechtigt war, als die Ausnahmen wenig zahlreich blieben. Inzwischen hat sich aber das Wirtschaftsleben so entwickelt, daß es sich längst nicht mehr in dem alten Schema erfassen läßt.

Unter Beachtung dieser Umstände verwirft der neue Tarif die Bezeichnung „Normaltarif“, um sie durch die Bezeichnung „grundsätzliche Tarife“ zu ersetzen. Die bisherigen „Ausnahmetarife“ erhalten die Bezeichnung „Spezialtarife“, da sie den speziellen Verkehrsbedingungen der betreffenden Ware entsprechen soll. Die Bezeichnung „Ausnahmetarif“ verbleibt den Tarifen von wirklichem Ausnahmecharakter, d. h. Tarifen, die zur Erreichung bestimmt begrenzter Ziele der Eisenbahn oder Wirtschaft aufgestellt wurden. Nach Erreichung ihres Zieles würden diese Tarife automatisch verschwinden, bei Verlängerung für unbestimmte Zeit jedoch in die entsprechende Gruppe der „Spezialtarife“ übergehen. Die neuen „Ausnahmetarife“ werden die bisherigen „Anhangstarife“ ersetzen.

Teil I A des Tarifs, der die Eisenbahnverkehrsordnung für den Gütertransport enthält, bleibt von der Revision ganz unberührt.

Gewisse Aenderungen erfährt Teil I B des Tarifs. Diesem wird nämlich das gegenwärtige Heft I a des Teils II: Allgemeine Richtlinien für die Frachtberechnung, Gebührentabelle der Normaltarifklassen, Reexpeditionsbestimmungen — hinzugefügt, da die Beibehaltung dieser Sonderabteilung den Tarif unnötig komplizierte. Der Abschnitt „Ortsgebühren“ in diesem Heft wurde gestrichen; diese Gebühren kommen teilweise zu den Zuschlagsgebühren, teilweise in das Kapitel der Tarifbestimmungen über verschiedene Transportkategorien.

Der neue Teil I B wird somit vier Kapitel enthalten:

1. Tarifbestimmungen, 2. Warenklassifizierung, 3. Allgemeine Richtlinien für die Frachtberechnung mit Tabelle der grundsätzlichen Tarifklassen, 4. Zuschlagsgebühren.

Teil II des Tarifes wird aus folgenden Tarifheften bestehen:

Heft 1. Spezialtarife für die Beförderung von Waren im Inlandsverkehr, für Im- und Export über die Landgrenzen,

Heft 2. Spezialtarife für den Im- und Export über die Häfen des polnischen Zollgebietes, Verzeichnis der Zuschlagsgebühren in den Hafenstationen,

Heft 3. Transittarife über die Landgrenzen und Häfen des polnischen Zollgebiets,

Heft 4. Ausnahmetarife für Verkehr jeder Art.

In den beiden ersten Heften werden die Spezialtarife in — wie bisher mit Großbuchstaben bezeichneten — Abteilungen zusammengestellt, z. B.

A: pflanzliche Agrarprodukte, B: lebende Tiere, Fische usw.

Der neue Tarif sieht Umgruppierungen sowohl innerhalb der Tarifgruppen als auch zwischen ihnen vor, da das gegenwärtige System bei der Aufstellung der Tarife eine gewisse Willkür und bei der Bezeichnung der einzelnen Tarifgruppen mangelnde Genauigkeit aufweist. Das neue System beginnt mit den landwirtschaftlichen Pflanzenbau- und Tierzuchterzeugnissen, sowie den Erzeugnissen der landwirtschaftlichen Industrie und künstlichen Düngemitteln. Es folgt Holz ,das der Landwirtschaft nahesteht, sowie die mit Holz verbundene Papierindustrie. Danach kommen Baumaterialien (ausgenommen Holz), Salz und chemische Produkte, Kohle und ihre Derivate, Rohstoffe und Erzeugnisse der Hütten- und Metallindustrie. Den Schluß bilden die Tarife für industrielle Erzeugnisse, die in keiner der vorigen Gruppen unterzubringen sind.

Jede Verkehrsart erhält ihre Bezeichnung, und zwar: W — Tarife im inneren Verkehr, G — Tarife für Im- und Export über die Landgrenzen, P — Tarife für Im- und Export über die Häfen, T — Transittarife. Die Einzeltarife jeder Gruppe werden durch arabische Ziffern entsprechend der Klassifizierung in Teil I B gekennzeichnet; z. B. bedeutet WA 1 den Tarif für die Beförderung von Getreide im inneren Verkehr, PC 7 den Tarif für den Export von Zucker oder Spiritus oder anderer Erzeugnisse der landwirtschaftlichen Industrie über die Häfen.

Die Transittarife erhalten etwas andere Bezeichnungen. Diese wird den durch diesen Transit verbundenen Ländern entsprechen, z. B. die Bezeichnung T 1 den Transittarif Deutschland-Tschechoslowakei bedeuten, T 3 Deutschland-Lettland, TP 2 den Transittarif für die Häfen des polnischen Zollgebiets mit der Tschechoslowakei usw. In jedem der Tarife werden die einzelnen Güter in der Reihenfolge der Klassifizierungspositionen mit Frachtsätzen für jede Relation von Grenzpunkt zu Grenzpunkt aufgeführt.

Die Ausnahmetarife erhalten die gleiche Bezeichnung wie die Spezialtarife, nur in Kleinbuchstaben, z. B. wird we 3 den Ausnahmetarif für die Beförderung von Düngemitteln im Inlandsverkehr, pt 4 den Ausnahmetarif für die Ausfuhr eines Holzsortiments über See bedeuten.

Da auch die allgemeinen Bedingungen für die Anwendung der Spezialtarife eine Neuredaktion erfahren haben, ist das Verkehrsministerium der Ansicht, daß das neue System den Kunden der Bahn die Orientierung in den bisher wenig übersichtlichen Tarifen, den Bahnbeamten die Taxierung der Sendungen erleichtern und damit die Zahl der Irrtümer und Reklamationen verringern wird.

Bei dem nächsten Gegenstand der Tarifrevision, der Revision der Tarifbestimmungen, wo bereits die Grenze zwischen formalen und materiellen Tarifbestimmungen überschritten wird, war das Verkehrsministerium bestrebt, durch Vereinfachung und liberalere Gestaltung eine Senkung der Transportkosten zu ermöglichen.

Eine der wichtigsten Aenderungen ist hier die Senkung der Grundgewichtsnorm bei Waggonladungen von 15 auf 10 t. Hier ergibt sich eine Senkung der Frachtkosten für Waren, die die Ladungsfähigkeit normaler gedeckter 15 t-Wagen nicht ausnutzen können, ferner für kleine Warenpartien, da schon bei 10 t, nicht wie bisher bei 15 t,

günstigste Frachtberechnung erfolgt. Die Berechnung der Mindestfracht für 15 t oder für die Ladefähigkeit des Waggons bleibt nur bestehen für Massengüter, die zu ermäßigten Tarifen befördert werden.

Von weiteren wichtigen Aenderungen ist die Senkung der Mindestgewichtsnormen bei der Beförderung sperriger Güter von 2000 auf 1000 kg zu erwähnen. Billiger wird auch die Beförderung in Kühlwagen durch Senkung der Fracht für die Benutzung dieser Waggons von 5 % auf 3 % und liberalere Gestaltung der Gebührenberechnung für die Beförderung von Eis.

Eine Aenderung erfährt ferner die Frachtberechnung für kleine Transporte lebender Tiere. Statt des Normalgewichts von 1200 kg wird eine Minimal-Wagenfläche (3 qm) mit folgenden Normen eingeführt: Pferde 2,5 qm, Rindvieh 2 qm, Kälber und Fohlen 1 qm, Schweine 0,5 qm, übrige Kleintiere 0,35 qm. Die Multiplikation der Normen mit der Stückzahl ergibt die qm-Fläche als Grundlage der Frachtberechnung; bei über 10 qm Fläche erfolgt Berechnung für die ganze Bodenfläche des Waggons. Diese Aenderung der Frachtberechnung ergibt durchweg eine recht erhebliche Senkung der Transportkosten.

Ferner werden Grundsätze für die Frachtberechnung für den Container-Verkehr eingeführt, obwohl weder die P.K.P. noch polnische Aufgeber derartige Einrichtungen besitzen. Entscheidend hierfür war die Möglichkeit solcher Transporte aus dem Auslande, sowie die Annahme, daß sich auch in Polen in Kürze diese bequeme Beförderungsart, besonders für kleinere Sendungen, verbreiten wird.

Der materielle Teil des Tarifes: die Gliederung der in Tarifklassen zusammengefaßten Frachtgebühren, forderte besonders stark eine Neuordnung, da er in dem Kampf mit der Konkurrenz des Kraftwagens verschiedentlich Teilreformen erfahren hat. In den Jahren 1932 und 1933 sind unter diesem Gesichtspunkt zwei Reformen des Stückguttarifs, von denen die zweite auch die höheren und mittleren Waggonklassen betraf, durchgeführt worden; z. B. 1932 sind die bisherigen 5 Stückgutklassen durch eine einzige Klasse ersetzt worden. Dabei sind die Sätze nach dem Gewicht differenziert worden, so daß mit steigendem Gewicht der Sendung die Sätze abnahmen. Man ging dabei von der Voraussetzung aus, daß das Auto die Tarife nicht nach der Qualität der beförderten Ware differenziere, die Eisenbahn also, falls sie nicht die Beförderung kleiner Sendungen verlieren wolle, dasselbe tun müßte. Das Gegenteil des gewünschten Erfolges trat ein: Nicht die Konkurrenz des Autos wurde auf diese Weise bekämpft, sondern die Eisenbahn begann die Transporte billiger Waren, die durch Schaffung der Ein-

heitsklasse eine Tarifsteigerung erfuhren, zu verlieren. Man fügte also der bestehenden Klasse wiederum zwei neue Klassen für billigere Waren hinzu. Eine weitere Reform zur Bekämpfung der Konkurrenz des Kraftwagens senkte den Stückguttarif für die nächsten Entfernungen erheblich, wiederum von der richtigen Voraussetzung, daß das Auto hier am gefährlichsten ist. Auch hier blieb der Erfolg aus, da diese Senkung ungenügend war, außerdem für nahe Entfernungen das Auto die Eisenbahn nicht nur tariflich, sondern auch durch andere Vorzüge übertrifft. Die Senkung des Stückguttarifs zeitigte die Notwendigkeit einer Senkung einiger Tarife für Waggonklassen für kürzeste Entfernungen, um die logische Spanne zwischen Stückgut- und Waggonsätzen zu erhalten. Wirtschaftlich war diese Senkung, obwohl bis zu 150 km ausgedehnt, bedeutungslos, da die Eisenbahn auf so kurze Entfernungen fast nichts beförderte, dazu falsch, da sie die Beförderung teuerer Waren auf nahe Strecken priviligierte und dadurch die Motorisierung gerade dort, wo sie sich wirklich entwickeln sollte, erschwerte. Die finanzielle Schwächung der Eisenbahn aber erschwerte ihr die Intervention dort, wo sie wirtschaftlich angebracht war, nämlich bei der Beförderung billigerer Waren auf große Entfernungen.

Daher ließ sich das Ministerium bei der jetzigen Revision von folgenden Grundsätzen leiten: 1. den Kampf mit der Kraftwagenkonkurrenz bei der Beförderung auf nahe Strecken einzustellen; 2. die Transportkosten für große Entfernungen zu senken; 3. den Güterverkehr in kleineren Partien zu verbilligen.

Die Einstellung des Konkurrenzkampfes mit dem Kraftwagen kommt zum Ausdruck in der unbedeutenden Steigerung der Gebühren bei Stückgut und teureren Waggonklassen für Entfernungen von 5 bis 100 km, z. B. beträgt bei einer Entfernung von 100 km die Steigerung in Klasse I (Stückgut) 7 gr. für 100 km; in Klasse III, zu der die billigeren Waren gehören, beschränkt sich die Steigerung von 10—14 gr. auf Entfernungen bis 50 km. Für Entfernungen über 100 km erfahren die Stückgutfrachten eine Senkung: bis 12 % in Klasse I, 17 % in Klasse II und 25 % in Klasse III (billigste Waren). Entsprechend werden die teureren Waggonklassen für die näheren Entfernungen erhöht, wobei für die teuersten Waren und wichtigsten Entfernungen die Steigerung 12 gr. für 100 kg nicht übersteigt. Die billigen Waggonklassen (von 11) bleiben unverändert. Dagegen erfahren für mittlere und große Entfernungen sämtliche Klassen eine Senkung: von 1—15 % bei der Gewichtsnorm von 10 t, bis 30 % bei der Norm von 5 t. Die geringe Tarifsteigerung für kurze Entfernungen bei teureren Klassen soll keine fiskalischen Zwecke verfolgen, sondern nur den Tarif den Bedürfnissen einer rationellen Gesamtverkehrspolitik anpassen.

Gleichzeitig mit den obigen Aenderungen wurde auch das durch die Reform von 1933 deformierte Gebührensystem in Ordnung gebracht. Die Zahl der allgemeinen Waggonklassen, die bisher nur 7 betrug, wird auf 16 erhöht, so daß der Tarif weit stärker als bisher spezialisiert wird. Die Degression der Tarife wird verstärkt und auch auf die Strecken über 600 km ausgedehnt. Durch diese letzte Neuerung wird eine Annäherung der Grenzgebiete an das Zentrum des Landes, insbesondere auch der Grenzgebiete unter sich, angestrebt.

Zur Beschleunigung des Güterverkehrs werden die Transportkosten für Eilsendungen durch Einführung von drei anstatt der bisherigen einen Klasse gesenkt. Für verschiedene Waren werden sich dadurch Frachtsenkungen (für mittlere und große Entfernungen bis 50 %) ergeben. Der Zuschlag für die Beförderung von Eilsendungen durch Personenzüge wird von 25 % auf 10 % gesenkt; die Spezialklasse für Getriede (A) um 10 %,für lebende Tiere (Z) um 30 % für Entfernungen über 300 km gesenkt. In der Klasse für Kohle (C) sind die höheren Gebühren für nähere Entfernungen, die das Eindringen englischer Kohle auf den polnischen Markt bekämpfen sollten, als überflüssig beseitigt worden. Die Klasse für Holzmaterialien (B) ist unverändert geblieben.

In der Warenklassifikation, d. h. in der Einreihung der verschiedenen Waren in die einzelnen Tarifklassen, sind keine größeren Aenderungen vorgenommen worden, da sie trotz der seit 1929 erfolgten Preissenkung im allgemeinen in den ursprünglich für die einzelnen Klassen festgelegten Grenzen bleiben. In einer Reihe von Fällen, z. B. bei Holzwaren, Papierwaren, Saaten und Früchten, ist die Nomenklatur neugeordnet worden.

Schließlich sind bei den Zuschlagsgebühren verschiedene Aenderungen vorgenommen worden. Eine Senkung erfahren die Gebühren für: Wiegen von Waggons, die nicht auf der Eisenbahnwaage Platz haben, Umladung von Sendungen aus einem in einen anderen Wagen, zusätzliche Aufträge des Auflieferers, Miete von Behältern für die Beförderung von Tieren, telefonische Benachrichtigung des Empfängers über das Eintreffen der Sendungen usw. Gewisse Senkungen sind auch für Transporte im Bereich derselben Station durchgeführt worden. Die Verzeichnisse der Zuschlaggebühren und der Bestimmungen hierfür sind neugeordnet, dabei auch die Zuschlagsgebühren in den Häfen in das Heft der Hafentarife überführt worden.

Dies sind in großen Zügen die Aenderungen, die die Neuausgabe des Gütertarifs der P. K. P. mit sich bringen wird. Da die Mindereinnahmen der Bahn aus diesen Aenderungen auf rund 10 Mill. Zł. pro Jahr berechnet worden sind, erscheint diese Senkung recht geringfügig. Von den maßgebenden Stellen wird aber betont, daß die Tarife fast seit drei Jahren ständig überprüft und in dieser Zeit die Transportkosten durchschnittlich um rund 30 % gesenkt worden sind. Weitere Senkungen allgemeinen Umfanges würden, da sich die Betriebskosten der Bahn schwerlich mehr reduzieren lassen, zu einem Defizit im Haushalt der Bahn führen.

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer

Bekanntmachung.

Betr. Errichtung der Fachgruppe Gaststätten- und Beherbergungsgewerbe.

Gemäß § 62a des Statuts der Industrie- und Handelskammer zu Danzig (Gesetzblatt für die Freie Stadt Danzig 1935, S. 624) und mit Genehmigung des Senats der Freien Stadt Danzig ist die Fachgruppe Gaststätten- und Berherbergungswesen errichtet worden.

Die Fachgruppe besitzt Rechtsfähigkeit. Die Vorschriften der §§ 27 Abs. 3, 30, 31 und 42 BGB. finden auf sie Anwendung.

Der Fachgruppe gehören alle im Freistaatgebiet ansässigen Betriebe an, die

1. die polizeiliche Schank- bezw. Beherbergungskonzession besitzen,
2. Speisen und Getränke zum Verzehr auf der Stelle abgeben bezw., ohne einer Konzession zu bedürfen, Fremde gewerbsmäßig beherbergen, wie z. B. Eisdielen, Trinkhallen, Würstchenwagen, Milchwagen, Imbißdielen, Speisewirtschaften, Fremdenheime, Pensionen, die Tagesgäste aufnehmen, Bäckereien, die Kaffeeausschank betreiben, Milch- und Fleischereibetriebe, die gleichzeitig Speisen und Bouillon auf der Stelle zum Verzehr verabfolgen, öffentliche Kantinenbetriebe und Studentenhäuser, soweit sie eine eigene Oekonomie besitzen.

Der Präsident der Industrie- und Handelskammer hat zum Fachgruppenleiter den Kaufmann Adalbert Heldt, Danzig-Langfuhr, Luisental 7, widerruflich ernannt.

Die Geschäftsstelle der Fachgruppe befindet sich in Danzig, Breitgasse 10.

Die Satzung der Fachgruppe wird im Staatsanzeiger für die Freie Stadt Danzig veröffentlicht.

Danzig, den 10. September 1935.

Die Industrie- und Handelskammer zu Danzig.

Danziger Wertpapiere.

Die Notierungen erfolgen in Danziger Gulden (G)

	2. 9. 35	3. 9. 35	4. 9. 35	5. 9. 35	6. 9. 35	7. 9. 35
Festverzinsliche Wertpapiere:						
a) einschließlich der Stückzinsen:						
5 % Roggenrentenbriefe (1 Ztr. Roggen)	—	—	—	—	—	—
7 % Danziger Stadtanleihe 1925 (£ = 25 G)	—	—	—	—	—	—
6½ % Danziger Staats- (Tabakmonopol) Anleihe (£ = 25 G)	—	—	—	—	—	—
b) ausschließlich der Stückzinsen:						
4 % Danziger Schatzanweisungen	—	—	—	—	—	—
4 % (bisher 8 %) Danziger Hypothekenbank, Kommunalschuldverschreibungen	—	—	—	—	—	—
4 % (bisher 8 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 1—9	—	48½ bez.	—	—	48½ bez.	—
4 % (bisher 8 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 10—18	—	—	48½ bez.	—	48½ bez.	—
4 % (bisher 7 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 19—26	48 bez. G.	—	—	—	—	—
4 % (bisher 7 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 27—34	—	—	—	48 bez. G.	—	—
4 % (bisher 7 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 35—42	48 bez. B.	48½ bez.	48½ bez.	—	—	—
4 % (bisher 6 % Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 1	—	—	—	—	—	—
Aktien:						
Bank von Danzig	—	—	—	—	—	—
Danziger Privat-Aktien-Bank	—	—	—	—	100 bez.	—
Danziger Hypothekenbank	—	—	—	—	—	—
Zertifikate der Danziger Tabak-Monopol A.-G.	—	—	—	—	—	—

Preisnotierungen für Getreide an der Danziger Börse.

Vom 2. bis 7. September 1935. Die Notierungen erfolgen in Danziger Gulden (G).

Zeit	Für 100 kg frei Waggon Danzig														
	Weizen	Roggen	Gerste	Futtergerste	Hafer	Viktoria Erbsen	grüne Erbsen	Rübsen	Raps	Ackerbohnen	Blaumohn	Gelbsenf	Peluschken	Roggenkleie	Weizenkleie
2. 9. 35 3. 9. 35	nicht notiert														
4. 9. 35	130 Pfd. 15,75 G	12,75 G	feine 15,50 bis 16,25 G mittel lt. Muster 15,25 bis 15,50 G 114/5 Pfd. 15,— G 110 Pfd. 14,50 G gal.-wolhyn. 105 Pfd. 14,25 G	—	fest 14.50 bis 15,75 G	27,— bis 33,— G	22,— bis 25,— G	—	—	18,25 G	45.— bis 48,— G	33,— bis 42,— G	—	—	—
5. 9. 35 6. 9. 35 7. 9. 35	nicht notiert														

Danzig

Neue Postwertzeichen.

Die im Mai und Juni eingetretenen Aenderungen von Postgebühren im Verkehr mit dem Auslande haben die Herausgabe neuer Postwertzeichen notwendig gemacht. Es sind erschienen:

am 21. August eine Freimarke zu 30 P (violett),
am 5. September eine Freimarke zu 70 P (seidengrün hell/rot),
am 5. September eine Freimarke zu 80 P (braunrot).

Außerdem ist am 24. Juli eine Auslandspostkarte zu 25 P (rot) zur Ausgabe gelangt.

Die Freimarken zu 30 P (grün/rot) und 30 auf 35 P (blau), bleiben weiterhin zur Freimachung von Postsendungen gültig.

Da die jetzt laufenden Luftpostmarken zu 10, 20, 40 P, 1 G und $2^1/_2$ G zur Neige gehen bzw. schon vergriffen sind, hat sich die Landespostdirektion entschlossen, neue Luftpostmarken herauszugeben. Die Markenreihe wird die Werte 10, 15, 25, 50 P und 1 G umfassen und voraussichtlich im Monat Oktober zur Ausgabe kommen.

Schmuckblattelegramm zum Reichsparteitag der NSDAP.

Zum Reichsparteitag der NSDAP in Nürnberg ist ein besonderes, verbilligtes Telegramm eingeführt worden. Es soll den telegraphischen Austausch von Grüßen, persönlichen und Familiennachrichten zwischen den Besuchern Nürnbergs zum Parteitage und ihren Angehörigen, Parteigenossen und Freunden erleichtern und wird den Empfängern in festlichem Gewande zugestellt. Das neue Telegramm erhält den gebührenpflichtigen Dienstvermerk — NSLX —. Es kostet bis zu 10 Gebührenwörtern mit Schmuckblattausfertigung 2 G, jedes weitere Gebührenwort 10 P. Zugestellt wird das Telegramm auf einem eigens für den Reichsparteitag herausgegebenen neuen Telegrammschmuckblatt.

Das Telegramm wird vom 7. bis einschließlich 21. September 1935 bei allen Telegrammannahmestellen der Landespostdirektion der Freien Stadt Danzig und der Deutschen Reichspost von jedermann angenommen und kann in nicht rein geschäftlichen Angelegenheiten an jeden beliebigen Empfänger im Deutschen Reich und im Gebiet der Freien Stadt Danzig gerichtet sein. Vereinbarte Kurzanschriften und Fernsprechanschriften sind zugelassen, ebenso die Vorausbezahlung des Botenlohns bei Telegrammen an Empfäner im Landzustellbereich einer Telegraphenanstalt (— XP —) sowie gebührenpflichtige Dienstvermerke über die Vorausbezahlung einer Antwort und endlich noch die für Lagertelegramme — GP —, — TR — und (nur im Deutschen Reich zulässig) — bahnlagernd —.

Das neue Telegrammschmuckblatt ist nach einem Entwurf des Prof. Ludwig Hohlwein in München von der Berliner Firma Erasmusdruck G .m. b. H. in siebenfarbigem Offsetdruck hergestellt worden. Die Vorderseite zeigt das Bild eines frischen Hitlerjungen. Seine linke Faust umschließt kraftvoll den Schaft einer wehenden HJ-Fahne, der auf den Boden gestützt ist. Der rechte Arm ist zum Gruß erhoben. Unten auf dem Blatt sieht man noch andre Hitlerjungen und im Hintergrunde die Burg von Nürnberg. Auf der Rückseite ist das Hoheitszeichen abgebildet, das die Tribüne der Luitpoldarena in Nürnberg schmückt. Darunter steht „Reichsparteitag der NSDAP in Nürnberg". Ein NSLX-Telegramm aus Deutschland nach dem Gebiet der Freien Stadt Danzig kostet bis zu 10 Gebührenwörtern mit Schmuckblattausfertigung 1 RM und jedes weitere Gebührenwort 5 Rpf.

Kohlenausfuhr über den Hafen von Danzig im Monat Juli 1935.

(Ohne Bunkerkohle.)

nach:	Schiffe	mit t Ladung Kohle
Frankreich	25	58 690
Schweden	37	43 048
Italien	6	31 199
Dänemark	6	13 425
Holland	1	3 970
Norwegen	2	2 685
Finnland	1	1 850
Gesamtausfuhr im Monat Juli 1935	78	154 867
im Monat Juni 1935	79	156 969
im Monat Juli 1934	99	199 464

Schiffahrt

Frachtraten ab Danzig.

(Mitte September 1935.)

Die Raten sind, sofern nichts anderes vermerkt, in engl. Schillingen angegeben, und zwar nach engl., skandinavischen und finnischen Häfen in Papierschilling, nach französischen und belgischen Häfen in Goldschilling.

D. B. B.: **Holz:**

Nach	Boness	30/—		pro Standard
„	Leith	30/—		„ „
„	Grangemouth	30/—		„ „
„	Tyne	30/—		„ „
„	Sunderland	32/6		„ „
„	West Hartlepool	31/—		„ „
„	Hull	32/—		„ „
„	London	30/—		„ „
„	Grimsby	31/—	bis 32/—	„ „
„	Southampton	37/6		„ „
„	Bristol	42/6		„ „
„	Cardiff	40/—		„ „
„	Swansea	40/—		„ „
„	Birkenhead	41/—		„ „
„	Liverpool	39/—		„ „
„	Garston	44/—		„ „
„	Manchester	39/—		„ „
„	Preston	40/—		„ „
„	Belfast	50/—		„ „
„	Dublin	50/—		„ „
„	Cork	50/—		„ „
„	Dünkirchen	22/—	Gold	„ „
„	Le Havre	25/—	Gold	„ „
„	Rouen	22/6	Gold	„ „
„	Bordeaux	27/—	Gold	„ „
„	Antwerpen	18/—	Gold	„ „
„	Gent	20/—	Gold	„ „
„	Rotterdam	12.—	Hfl.	„ „
„	Amsterdam	12.25	Hfl.	„ „
„	Bremen	—		„ „

Kiefernschwellen:

Nach	Boness	8/6		pro load
„	Leith	8/6		„ „
„	Grangemouth	8/6		„ „
„	Tyne	10/6		„ „
„	Sunderland	10/—		„ „
„	West Hartlepool	10/3		„ „
„	Hull	10/—		„ „
„	London	10/—		„ „
„	Grimsby	10/—		„ „
„	Southampton	10/6		„ „
„	Birkenhead	11/—		„ „
„	Garston	11/6		„ „
Nach	Dublin	12/—		pro load
„	Dünkirchen	7/—	Gold	„ „
„	Rouen	8/—	Gold	„ „
„	Bordeaux	9/—	Gold	„ „
„	Antwerpen	6/9	Gold	„ „
„	Gent	7/—	Gold	„ „

Eichenschwellen:

Nach	Dünkirchen	8/—	Gold	pro load
„	Rouen	9/—	Gold	„ „
„	Bordeaux	10/—	Gold	„ „
„	Antwerpen	7/—	Gold	„ „
„	Gent	7/3	Gold	„ „

Grubenholz:

Nach	Boness	29/—		pro Fad.
„	Grangemouth	28/6		„ „
„	Tyne	29/—		„ „
„	Sunderland	29/6		„ „
„	West Hartlepool	29/—		„ „
„	Hull	29/—		„ „
„	Grimsby	29/—		„ „
„	Cardiff	38/—		„ „
„	Dünkirchen	21/—	bis 22/—	„ „
„	Rouen	22/—		„ „
„	Bordeaux	26/—		„ „
„	Antwerpen	—		„ „
„	Gent	—		„ „

Rundholz hart, bis 7 m lang:

Nach	Dünkirchen	8/—		pro cbm
„	Rouen	9/—		„ „
„	Bordeaux	10/—		„ „
„	Antwerpen	6/—	Gold	„ „
„	Gent	6/6	„	„ „
„	Rotterdam	Hfl. 4.—		„ „
„	Bremen	RM. —		„ „

Rundholz weich, bis 7 m lang:

Nach	Dünkirchen	7/6		pro cbm
„	Rouen	8/6		„ „
„	Bordeaux	10/—		„ „
„	Antwerpen	6/—	Gold	„ „
„	Gent	6/6	„	„ „
„	Rotterdam	Hfl. 4.—		„ „
„	Bremen	RM. —		„ „

Eichene Stäbe:

Nach	Dünkirchen	9/—		pro t
„	Rouen	10/—		„ „
„	Bordeaux	11/—		„ „
„	Antwerpen	6/6	Gold	„ „
„	Gent	6/9 b. /7—	Gold	„ „
„	Rotterdam	Hfl. 4.—		„ „
„	Bremen	RM. —		„ „

Kohle nach: pro t

	(10/1500	15/2000	2/3000	3/4000	5000)
Oslofjord .	—	5/—	4/6	4/3	—
Gothenburg	4/9	4/6	4/—	3/9	—
Helsingborg	4/9	4/6	4/—	—	—
Malmö . . .	4/6	4 3	—	—	—
Karlskrona .	4/6	4/3	—	—	—
Norrköping	4/9	4/6	4/—	—	—
Oxelösund .	—	—	—	—	—
Stockholm .	4/10½	4/7½	4/1½	3/10½	—
Västeras . .	5/6 b. 5/9	5/3 b. 5/6	—	—	—
Skutskär .	5/6	5/3	—	—	—
Gefle . . .	5/6	5/3	4/9	4/3	—
Norrsundet	—	—	—	—	—
Hernösand .	—	—	—	—	—
Pitea . . .	—	—	—	—	—
Stugsund .	—	—	—	—	—
Swanö . .	—	—	—	—	—
Wiborg . .	5/3	4/9	4/3	4/—	—
Kotka . . .	5/—	4/6	4/—	3/10½	—
Helsingfors	5/—	4/6	4/—	3/10½	—
Ekenäs . .	5/6	5/3	—	—	—
Pargas . . .	5/6	5/3	—	—	—
Lovisa .	—	—	—	—	—
Abo	—	—	—	—	—
Mäntyluoto .	—	—	—	—	—
Windau . .	—	—	—	—	—
Memel . . .	—	—	—	—	—
dän. Häfen	4/9	4/3	3/9 b. 4/—	3/9	—
holl. Häfen	—	5/6	4/9 b. 5/—	4/9	—
belg. Häfen	—	4/3	3/9 b. 4/—	3/6 b. 3/9	—
Dieppe . . .	—	—	—	—	—
Fécamp . .	—	—	—	—	
Le Havre . .	25,— frs.	23,50 frs.	21,50 frs.	—	—
Rouen . .	—	23,— frs.	23,— frs.	22,50 frs.	
Caën . . .	25,— frs.	—	—	—	
Bordeaux .	—	27,— frs.	26,50 frs.	—	—
Bayonne . .	—	28,— frs.	26,50 frs.	—	—
West-Italien	—	—	8/9	8/7½	8/3 b. 8/6
Ost-Italien .	—	—	9/9	9/7½	9/3 b. 9/6

Zucker:

	(10/1500	15/2000	2/3000	3/4000	5000)
Riga . . .	5/6	5/3	5/—	—	—
Reval . . .	5/6	5/3	5/—	—	—
London . .	7/6	6/6	6/3	—	—
Hull	7/—	6/6	6/3	—	—

Getreide:

Gerste nach:	10/1500	15/2000	2/3000	3/4000	5000
Antwerpen	3/6	3/4½	3/3	3/3	3/3
Rotterdam .	Hfl. 2,40	Hfl. 2,30	Hfl. 2,20	Hfl. 2,15	Hfl. 2,10
London . .	7/—	7/—	6/6	6/3	6/—
Riga . . .	5/6	5/3	5/—	—	—
Reval . . .	5/6	5/3	5/—	—	—
Dänemark .	Kr. 4—	4.50	—	—	—

Hafer nach:

London . .	7/6	7/6	7/—	6/9	6/6
Riga	6/6	6/3	6/—	—	—
Reval . . .	6/6	6/3	6/—	—	—

Hülsenfrüchte pro to.

Dünkirchen	8/—	—	—	—	—
Rouen . . .	8/6	—	—	—	—
Nantes . . .	12/—	—	—	—	—
Bordeaux .	12/—	—	—	—	—
Leith . . .	16/—	—	—	—	—
Grangemouth	16/—	—	—	—	—
Amsterdam	Hfl. 4,50	—	—	—	—

Saaten:

Klee nach: pro to

Dünkirchen	8/6	—	—	—	—
Rouen . . .	9/—	—	—	—	—
Nantes . . .	14/—	—	—	—	—
Bordeaux .	14/—	—	—	—	—
Leith . . .	27/6	—	—	—	—
Grangemouth	27/6	—	—	—	—
Amsterdam	Hfl. 4/75	—	—	—	—

Timotee nach: pro to

Dünkirchen	9/—	—	—	—	—
Rouen . . .	10/—	—	—	—	—
Nantes . . .	14/—	—	—	—	—
Bordeaux .	14/—	—	—	—	—
Amsterdam	Hfl. 5/—	—	—	—	—

Seradella nach: pro to

Dünkirchen	8/6	—	—	—	—
Rouen . . .	9/—	—	—	—	—
Bordeaux .	14/—	—	—	—	—
Nantes . . .	14/—	—	—	—	—
Amsterdam	—	—	—	—	—

Esparsette nach: pro to

Dünkirchen	15/—	—	—	—	—
Rouen . . .	15/—	—	—	—	—
Bordeaux .	18/—	—	—	—	—
Nantes . . .	18/—	—	—	—	—
Amsterdam	—	—	—	—	—

Holzteer (in Fässern):

Dünkirchen	9/—	Deckverladung vorbehalten
Rouen . . .	10/—	
Nantes . . .	12/—	
Bordeaux .	12/—	
Leith . . .	22/—	
Grangemouth	22/—	
Amsterdam	Hfl. 4,—	

Paraffin (in Säcken):

	pro to				
Dünkirchen	10/—	—	—	—	—
Rouen . . .	12/—	—	—	—	—
Nantes . . .	14/—	—	—	—	—
Bordeaux .	14/—	—	—	—	—

Schiffsverkehr im Hafen von Memel.

Der Schiffsverkehr im Hafen von Memel war im Juni im großen und ganzen lebhafter als im Vorjahr. Auch die Halbjahreszahlen zeigen ein günstiges Bild:

	Juni 1935 Zahl	Juni 1935 NRT.	Juni 1934 Zahl	Juni 1934 NRT.
Eingang	101	77 486	99	68 296
Ausgang	108	80 066	106	72 267

	Jan./Juni 1935 Zahl	Jan./Juni 1935 NRT.	Jan./Juni 1934 Zahl	Jan./Juni 1934 NRT.
Eingang	590	322 583	483	276 810
Ausgang	594	321 331	483	276 180

Vergrößerung der estländischen Handelsflotte.

Im ersten Halbjahr 1935 sind von den estländischen Reedereien im Auslande insgesamt 12 neue Handelsschiffe mit einer Tonnage von 17 696 BRT. erworben worden. Dadurch ist die Gesamttonnage der estländischen Handelsflotte, die zu Anfang des Jahres 96 544 BRT. betrug, um etwa ein Fünftel gewachsen.

Schiffsverkehr des Revaler Hafens im 1. Halbjahr 1935.

Der Schiffsverkehr des Revaler Hafens in den ersten 6 Monaten d. Js. wies im Vergleich mit dem entsprechenden Vorjahreszeitraum nachstehende Zahlen auf:

Eingang:

	Jan./Juni 1935 Zahl	Jan./Juni 1935 NRT.	Jan./Juni 1934 Zahl	Jan./Juni 1934 NRT.
Auslandfahrt	546	318 085	492	332 016
Heimatfahrt	667	41 145	668	38 150
zus.	1 213	359 230	1 160	370 166

Ausgang:

	Jan./Juni 1935 Zahl	Jan./Juni 1935 NRT.	Jan./Juni 1934 Zahl	Jan./Juni 1934 NRT.
Auslandfahrt	560	322 518	525	332 178
Heimatfahrt	648	47 296	676	45 746
zus.	1 208	369 814	1 201	377 924

In der Auslandfahrt ist die Zahl der Schiffe gegen das Vorjahr um 8,7 % gestiegen, die Tonnage jedoch

um 3,3 % gesunken. In der Heimatfahrt dagegen steht einem Rückgang der Schiffszahl um 2,15 % ein Anwachsen des Raumgehalts der Schiffe um 5,4 % gegenüber.

Schiffsverkehr in den lettischen Häfen.

Die Zahl der im Juli eingelaufenen Schiffe liegt um 6,9 % über der vorjährigen, während der Schiffsraum um ca. 3 % hinter dem Vorjahrsstande zurückbleibt. Die Zahlen lauten:

	Juli 1935		Juli 1934	
	Zahl	NRT.	Zahl	NRT.
Eingang	325	138 011	304	142 231
Ausgang	315	130 682	290	130 855

Der Schiffsverkehr der einzelnen Häfen war folgender:

Eingang:

	Juli 1935		Juli 1934	
	Zahl	NRT.	Zahl	NRT.
Riga	217	97 479	197	96 427
Libau	49	18 125	46	20 088
Windau	47	17 925	49	21 540

Ausgang:

	Juli 1935		Juli 1934	
	Zahl	NRT.	Zahl	NRT.
Riga	213	96 419	190	88 177
Libau	49	16 118	42	18 900
Windau	43	14 399	44	20 264

Küstenschiffahrt.

Im Juni d. Js. hat sich die Küstenschiffahrt weiter belebt. Es wurden im ganzen 12 391 t befördert gegen 9 822 t im Juni 1934. Davon entfielen auf die Häfen:

	Juni 1935	Juni 1934
Riga	7 992 t	7 742 t
Libau	3 380 t	943 t
Windau	966 t	1 005 t

Russische Schiffskäufe im Auslande.

Die Regierung der UdSSR hat in England den in Belfast beheimateten, daselbst 1914 erbauten Fracht- und Fahrgastdampfer „Essequibo" (8489 BRT., 5134 NRT.) angekauft. Der Dampfer hat den Namen „Newa" erhalten und ist am 5. 8. in Leningrad eingetroffen. Ueber die künftige Verwendung des Schiffes ist bisher nichts bekannt geworden.

Rußland und die belgischen Seehäfen.

Das in Paris abgeschlossene belgisch-russische Handelsabkommen dürfte nicht nur den russischen Güteraustausch mit der belgisch-luxemburgischen Wirtschaftsunion, sondern auch den russischen Verkehr über die Häfen Antwerpen und Gent fördern. Im ersten Halbjahr 1935 hat allerdings der Umschlag in Antwerpen und Gent für Rußland beträchtlich nachgelassen. In Antwerpen weist der Wareneingang aus Rußland im ersten Halbjahr 1935 noch 147 079 t auf gegen 383 369 t in der gleichen Zeit des Vorjahres, der Warenausgang war mit 496 gegen 9250 t bedeutungslos. Aehnlich ist die Lage in Gent, wo im ersten Halbjahr 1935 aus Rußland 189 149 t gegen 286 917 t angeliefert wurden. Ausgeführt wurden über Gent nach Rußland 5937 gegen 246 t. Der allgemeine Transitverkehr ist im Verkehr von Rußland merklich, im Verkehr nach Rußland dagegen unwesentlich zurückgegangen.

Um den Hafenverkehr zwischen Rußland und diesen beiden belgischen Seehäfen auszubauen, sind direkte Besprechungen zwischen den russischen Vertretern und Vertretern der Antwerpener und Genter Hafen- und Stadtverwaltung vorgesehen.

Neudruck der Schiffahrtsusancen in Leningrad.

Die Leningrader Abteilung der Handelskammer für Sowjetrußland hat vor kurzem einen Neudruck der „Customs of the port of Leningrad" erscheinen lassen.

Starke Steigerung der auswärtigen Schiffahrt Schwedens.

Schwedens auswärtige Schiffahrt hat im 1. Halbjahr 1935 gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres eine beträchtliche Steigerung erfahren. So stiegen die Eingänge von 14 038 Fahrzeugen von 8,0 Mill. NRT. auf 14 798 Fahrzeuge von 8,5 Mill. NRT., die Ausgänge erhöhten sich von 14 433 Fahrzeugen mit 8,2 Mill. NRT. auf 15 261 Fahrzeuge mit 8,8 Mill. NRT. Für Stockholm wurden in der ersten Jahreshälfte 1312 Fahrzeuge von 1,3 Mill. t gegen 1205 Fahrzeuge von 1,25 Mill. t im entsprechenden Vorjahrszeitraum abgefertigt. Aehnliche Erhöhungen zeigen die Ziffern in Gotenburg und Malmö.

Verkehrszunahme im Osloer Hafen.

Nach dem Bericht der Osloer Hafenverwaltung wurde in dem am 1. 7. 35 beendeten Verwaltungsjahr 1934/35 der Hafen insgesamt von 28 196 Schiffen mit einer Brutto- und Nettotonnage von 8,75 Mill. bzw. 5,04 Mill. gegenüber 25 321 Schiffen mit 8,49 Mill. BRT. bzw. 4,85 NRT. im Vorjahre angelaufen. In der Auslandsfahrt waren hiervon beschäftigt 2854 Schiffe (gegen 2881 i. V.) mit 5,41 (gegen 5,32) BRT. und 3,14 (gegen 3,09) NRT. Unter den ausländischen Schiffen waren 96 deutsche, 566 schwedische, 400 dänische und 148 britische.

Der schwedische Frachtenindex im August.

Svenska Handelsbankens Frachtenindex zeigt im August gegenüber zu dem Vormonat folgende Entwicklung:

	Juli 1935 Kr.	Juli 1935 Gold	August 1935 Kr.	August 1935 Gold
Generalindex	101	57	100	57
Eingehende Frachten	85	48	87	49
Ausgehende Frachten	117	66	114	64
Kohlenfrachten	74	41	75	42
Getreidefrachten	97	54	98	55
Holzfrachten	114	64	111	62
Zellulosefrachten	120	67	118	66

Pläne zur Erweiterung des Schiffsverkehrs auf der Linie Reval—Stockholm.

Nach Meldungen aus Reval beabsichtigen estländische Reeder, ein neues Passagierfahrzeug zu kaufen und es auf der Linie Reval—Stockholm einzusetzen. Dem Vernehmen nach ist auch schwedisches Kapital an dem neuen Unternehmen interessiert.

Wachsende Bedeutung der jugoslawischen Handelsschiffahrt.

Die jugoslawische Handelsschiffahrt, die zum großen Teil auf den alten österreichischen Reedereien der dalmatinischen Küste aufgebaut ist, hat in den letzten Jahren wachsende Bedeutung gewonnen. Die Gesamttonnage beträgt z. Zt. etwa 318509 BRT.; davon entfallen knapp 85 % auf die großen Ueberseeschiffe (62 Schiffe mit 270694 BRT.); wozu 19 größere (insgesamt 26086 BRT.), 89 kleinere Schiffe (21729 BRT.) in der Küstenschiffahrt kommen. Staatsbeihilfe genießen nur drei Küstenschiffahrtslinien, die vertraglich verpflichtet sind, gewisse Postlinien des Küstenverkehrs zu erhalten. Die übrigen Gesellschaften arbeiten zumeist ohne Subventionen. Die jugoslawische Seeschiffahrt hat es aber verstanden, in den Krisenjahren 1931 und 1932 nicht nur ihre Kapazität aufrechtzuerhalten, sondern sie hat sich sogar beträchtlich vergrößert. Die Beteiligung Jugoslawiens am Weltschiffahrtsverkehr stieg ständig.

Die Zahl der in den jugoslawischen Häfen eingelaufenen Schiffe entwickelte sich wie folgt:

Jahr	Zahl der Schiffe	Nettotonnage (in 1000 t)
1932	91243	15789
1933	92120	16440
1934	92291	17382

Der gesamte Seehandel mit dem In- und Auslande erreichte 1934 eine Höhe von 2,4 Mill. t, 80 % des gesamten Seeverkehrs entfallen auf den Verkehr mit dem Auslande, die restlichen 20 % auf den Küstenverkehr. Seit 1933 ist der Verkehr mit dem Auslande ständig gestiegen. Von dem Gesamtvolumen des Außenhandels (1934 rund 4,46 Mill. t) entfielen 1,985 Mill. t, also rund 44 % auf den Seeaußenhandel. Diese letztere Ziffer ist während der letzten Jahre ständig gleich geblieben, obgleich das Außenhandelvolumen beträchtlich zusammengeschrumpft ist.

Jugoslawien führt vor allen Dingen Rohstoffe und Halbfabrikate aus. Die augenblickliche Preislage für Massengüter solcher Art gestatten aber keine erhöhten Eisenbahnfrachtkosten usw., besonders für Holz, Erze, Agrarprodukte und vor allem für Getreide. So hat allmählich eine Umstellung des Außenhandels auf dem Seeverkehr bei gleichzeitiger Erschließung neuer Märkte stattgefunden. Die Zahl der auf dem Seewege ausgeführten Güter — früher vielfach nur Holz — nimmt beständig zu. Eingeführt werden auf dem Seewege folgende Artikel: Reis, Südfrüchte, Kaffee, Talg, Koks, Kohle, bestimmte Erze, Industrieerzeugnisse. Bei der zunehmenden Verlagerung des jugoslawischen Außenhandels nach den west- und nordeuropäischen Ländern, sowie nach den Levanteländern wird die Seeschiffahrt noch größere Bedeutung erlangen.

Die wichtigste Rolle spielt im jugoslawischen Seehandel der Hafen von Split (Spalato), sodann folgen Susak, Dubrovnik (Ragusa) usw. Der Anteil der wichtigsten Herkunfts- und Bestimmungsländer am jugoslawischen Seehandel war folgender (in Prozent):

	Einfuhr	Ausfuhr	Gesamtverkehr
Italien	9,72	46,85	39,54
Großbritannien	38,89	2,65	9,77
Niederlande	5,59	4,77	4,93
Deutsches Reich	6,73	1,25	2,33
Aegypten	3,06	4,60	4,29
Marokko	1,83	3,82	3,46

Von dem jugoslawischen Außenhandel entfielen auf die eigene Flagge 1934 über 36 %. Noch stärker

war die italienische Handelsflotte am jugoslawischen Seeverkehr mit dem Ausland beteiligt, da Italien einer der Hauptabnehmer jugoslawischer Erzeugnisse ist und ferner über ein weitverzweigtes Netz von Schiffahrtslinien, die einen großen Teil ihres Tonnageraumes für die jugoslawische Aus- und Einfuhr zur Verfügung stellten, verfügt. Der Anteil der übrigen Flaggen war demgegenüber recht gering.

Die jugoslawischen Schiffahrtslinien entfalten auf dem Gebiete der Erfassung neuer Routen eine gesteigerte Aktivität. Z. B. hat die jugoslawische Schiffahrtsgesellschaft „Jugoslavenski Lloyd“ in Zagreb kürzlich einen vierzehntägigen Dienst Triest—Haifa, der die Häfen Split sowie Piräus und Alexandria berührt, eingerichtet, ebenso hat die Reederei „Ozeania“ in Susak einen monatlichen Dampferdienst zwischen den adriatischen Häfen und Antwerpen, London, Hamburg aufgenommen. Die genannte Reederei unterhält bereits zwei Mittelmeerlinien und ferner eine Anschlußlinie nach Las Palmas. Ein weiterer Ausbau einzelner Linien, besonders nach Uebersee, ist geplant.

Der Seeverkehr der Häfen Hamburg, Antwerpen, Rotterdam, Bremen im Juli 1935.

Im Monat Juli ist der Seeverkehr sämtlicher großen festländischen Nordseehäfen gestiegen. Der Warenverkehr in den Rheinmündungshäfen erhöhte sich jedoch über das saisonübliche Maß hinaus. Hamburg konnte die führende Stellung in der Seeschiffahrt mit einem Vorsprung von 94 000 NRT. vor Rotterdam behaupten, während im Juli 1934 Rotterdam noch die Führung besaß. Die Zunahme des Wareneingangs gegenüber dem Vormonat entfiel ausschließlich auf die Rheinmündungshäfen, besonders auf Antwerpen, während der Wareneingang in Hamburg und Bremen sich kaum veränderte.

Die erhebliche Zunahme in Antwerpen ist auf die gewaltige Steigerung des Rohstoffumschlages auf Kosten Rotterdams zurückzuführen. In Hamburg waren besonders verstärkte Bezüge von Kohlen, Mineralölen, Düngemitteln, Spinnstoffen sowie Holz zu verzeichnen. Der Warenausgang ist gegenüber dem Vormonat und Vorjahr in allen Häfen gestiegen. Die stärkste Zunahme gegenüber dem Vorjahr entfiel auf Antwerpen. Das wichtigste Ergebnis ist jedoch die weitere Steigerung des Fertigwarenversandes über Antwerpen, Hamburg und Bremen.

Der Schiffsverkehr im Hafen von Antwerpen.

Im Laufe des Monats August sind im Hafen von Antwerpen 986 Schiffe mit einem Tonnengehalt von 1071006 Tonnen eingelaufen.

Während den ersten acht Monaten des Jahres 1935 beträgt die Zahl der angekommenen Schiffe 7145 mit einem Tonnengehalt von 14 155 817 Tonnen gegenüber 6749 Dampfern und 13 528 268 Tonnen. Die Zunahme beträgt somit 396 Schiffe und 617 548 Tonnen.

Nachfolgend bezeichnete Staaten waren im Flaggenbild vertreten:

England 270, Deutschland 215, Holland 121, Norwegen 62, Frankreich 59, Schweden 48, Dänemark 46, Rußland 15, Finnland 111, Amerika 11, Jugoslawien 10, Italien 10, Griechenland 13, Portugal 8, Japan 7, Polen 7, Lettland 6, Spanien 5, Brasilien 3, Aegypten 1, Panama 1 und Island 1 Schiff.

Internationale Schiffahrtskonferenz frühestens im Oktober.

Wie das Sekretariat der Internationalen Schiffahrtskonferenz in London zur Richtigstellung verschiedener Pressemeldungen mitteilt, sind seit der Januartagung des vorbereitenden Ausschusses von sämtlichen Reederverbänden, mit Ausnahme des amerikanischen, Kommentare zu dem damals ausgearbeiteten Rationalisierungsvorschlag eingegangen.

Sämtliche Antworten sind grundsätzlich mit der Notwendigkeit der Rationalisierung durch gemeinsame Maßnahmen zur Anpassung des Tonnageangebotes an den Bedarf einverstanden; die meisten enthalten Vorschläge für die Verbesserung des Vorschlagsentwurfes. Zwei Länder, nämlich Großbritannien und Japan, regen die Annahme von Alternativvorschlägen an. Die Schiffahrtskammer des Vereinigten Königreiches unterbreitet in einer gemeinschaftlich mit der Liverpool Steam Ship Owners Association abgefaßten Denkschrift einen freiwilligen Plan ohne geldliche Beiträge, wonach die Reeder einen gewissen Prozentsatz ihrer Tonnage auflegen sollten.

Die eingereichten Kommentare sind den angegliederten Verbänden zur Prüfung zugeleitet worden; erst danach wird es möglich sein, genauere Vorbereitungen für die Tagung zu treffen.

Die Mitteilung des Konferenzsekretariats bestätigt, daß: 1. unter den Reederverbänden nicht die geringste Einmütigkeit bezüglich der Form einer internationalen Verständigung besteht; 2. Amerika wie erwartet zu dem Plan überhaupt nicht Stellung genommen hat und 3. die vom vorbereitenden Konferenzausschuß im Januar geleistete Arbeit vornehmlich von den Engländern selbst aufgehoben worden ist, indem sie auf den ursprünglichen Essendonschen Vorschlag einer freiwilligen Aufliegeaktion ohne Umlage zurückgegriffen haben. Wahrscheinlich wird der Gedanke einer straffen internationalen Aufliegekonvention überhaupt aufgegeben und stattdessen der Ausbau der teilweise recht erfolgreichen Frachtkonventionen nach Fahrgebieten energischer betrieben werden. Ob aber im Oktober bereits eine Zusammenkunft der Reederverbände erfolgen kann, ist noch nicht abzusehen.

Polnische Wirtschaftsgesetze in deutscher Übertragung

Ausdehnung des Grundsatzes der Ausstellung von Ursprungszeugnissen ausschließlich im Ursprungsland der Ware auf Brasilien.

Das Gewerbe- und Handelsministerium teilt mit, daß ab 1. Oktober 1935 die Einfuhrbewilligungen für brasilische Waren mit folgendem Stempel versehen sein werden:

„Ważne tylko po przedłożeniu świadectwa pochodzenia wystawionego w kraju pochodzenia towaru".

(Gültig nur nach Vorlegung eines im Ursprungsland der Ware ausgestellten Ursprungszeugnisses.)

Rückerstattung des Zolles bei der Ausfuhr von Eisenbahn- und Straßenbahnschienen.

Verordnung

des Finanzministers vom 22. August 1935. (Dz. Ust. Nr. 66 vom 31. August 1935, Pos. 415.)

Auf Grund des Art. 23 Abs. 1 lit. b) der Verordnung des Prasidenten der Republik vom 27. Oktober 1933 betreffend das Zollrecht (Dz. Ust. Nr. 84, Pos. 610) wird Folgendes verordnet:

§ 1. Punkt 2 des § 1 der Verordnung des Finanzministers vom 25. Oktober 1934, im Einvernehmen mit den Ministern für Industrie und Handel sowie für Ackerbau und Agrar-Reformen, betreffend die Rückerstattung des Zolles bei der Ausfuhr einiger Waren (Dz. Ust. Nr. 96, Pos. 883) erhält nachstehenden Wortlaut:

„2. Eisenbahnschienen in der Höhe von mehr als 90 mm und Straßenbahnschienen — auch mit gefräßten Enden, Oeffnungen 2,90".

§ 2. Diese Verordnung tritt am 3. Tage nach der Veröffentlichung in Kraft.

Erläuterung zum Einfuhrzolltarif (betr. Pos. 964 des Zolltarifs).

Rundschreiben

des Finanzministeriums T 33 LD IV 24923/2/35 vom 27. August 1935. (Monitor Polski Nr. 198, Pos. 221.)

Auf Grund des Art. 13, Abs. 4, des Zollrechtes (Dz. Ust. 1933 Nr. 84, Pos. 610, erläutert das Finanzministerium, daß sogenannte kalorisierte Blasrohre zum Reinigen von Wasserröhrenkesseln von Sand und Flugasche als bearbeitete Waren aus Stahl nach Pos. 964 entspr. Punkt des Zolltarifes zu verzollen sind.

Gleichzeitig wird erläutert, daß kalorisierte Blasrohre an einem Ende zugeschmiedete gezogene Stahlrohre in der Länge von 1—5 m und mit einem äußeren Durchmesser von 48—60 mm sind; das andere Ende dieser Rohre besitzt ein geschnittenes Gewinde und der ganzen Länge nach ist eine Reihe eingeschweißter Düsen angebracht. Diese Rohre sind kalorisiert, d. h. für die Wirkung hoher Temperaturen widerstandsfähig gemacht.

Mit Obigem im Widerspruch stehende Erläuterungen treten am Tage der Veröffentlichung dieses Erlasses außer Kraft.

Feststellung des Nettogewichts von Waren, die in Ballen oder Matten eingehen.

Rundschreiben

des Finanzministers vom 31. 8. 1935 LD IV 14185/2/35 betreffend Feststellung des Nettogewichts von Waren, die in Ballen oder Matten eingehen.

(Monitor Polski Nr. 204 vom 6. 9. 1935, Pos. 232.)

Da bei den Zollämtern bei Anwendung des § 4 P. 6 der Ausführungsvorschriften zur Verordnung über die Einführung des neuen Einfuhrzolltarifs (Dz. U. 1934 Nr. 92, Pos. 833) Zweifel entstanden sind, erläutert das Finanzministerium, daß die Feststellung des Bemessungsgewichts der in der Taratabelle nichterwähnten Waren, die der Verzollung vom Nettogewicht unterliegen und in Ballen sowie Stroh- oder Binsenmatten eingehen, durch tatsächliches Auswiegen zu geschehen hat.

Die Bestimmung des § 4 P. 6 der Ausführungsvorschriften zur Verordnung über die Einführung eines Einfuhrzolltarifs kann nur Anwendung finden bei den in der Taratabelle erwähnten Waren unter der Bedingung, daß die Taratabelle nicht einen Tara-Nachlaß in anderer Höhe vorsieht.

Deutsches Reich — Ausland

Ostmesse-Kompensationsabkommen mit Lettland abgeschlossen.

Im Ergebnis der Verhandlungen, die anläßlich der 23. Deutschen Ostmesse in Königsberg zwischen dem Bevollmächtigten des lettischen Finanzministeriums, Konsul Ludins, Königsberg, und dem Direktor der Ostmesse, Konsul Jonas, geführt worden sind, ist unter Zustimmung der beiderseitigen zuständigen Stellen folgende Regelung getroffen worden:

Innerhalb des deutsch-lettischen Verrechnungsabkommens vom 3. 8. 1932 lassen die zuständigen Stellen Deutschlands und Lettlands im Rahmen der Deutschen Ostmesse zusätzliche Kontingente für die gegenseitige Einfuhr deutscher und lettischer Waren in Höhe von je RM 580000,— zu. Für die lettischen Waren, u. a. Holz, sind Abschlüsse zum Teil bereits während der diesjährigen Ostmesse vorbereitet worden. Unter den zur Einfuhr nach Lettland zugelassenen deutschen Waren befinden sich: 1. Maschinen aller Art, u. a. Landmaschinen, Textilmaschinen, Holzbearbeitungsmaschinen, Schreib- und Rechenmaschinen, Feuerwehrspritzen, elektrische Kraft- und Arbeitsmaschinen, größere Haushaltungsmaschinen und Pumpen; 2. landwirtschaftliche Werkzeuge und Geräte; 3. Fahrzeuge, wie Motorräder, Automobile, Autozubehör und -Teile; 4. Chemikalien, soweit sie nicht in Lettland erzeugt werden; 5. Zuchtvieh u. a. Waren.

Die Geschäfte werden als Gegenseitigkeitsgeschäfte abgewickelt. Die einzelnen Abschlüsse können bis zum Sonnabend, den 5. Oktober 1935 einschließlich erfolgen. Die Abwickelung muß bis zum 20. August 1936 durchgeführt sein. Das Abkommen gilt vor allem für die Aussteller der 23. DeutschenOstmesse. Nähere Auskünfte erteilt das Meßamt Königsberg Pr. G. m. b. H., Abteilung Wirtschaftsinstitut, Königsberg Pr., Ostmessehaus.

Druck von A. Schroth, Danzig